

Quartierveranstaltung Tram Affoltern

3. April 2024



Quartierveranstaltung Tram Affoltern

Ablauf des Abends – Referentinnen und Referenten

- Pia Meier, Präsidentin Quartierverein Affoltern (Begrüssung)
- Stadtrat Michael Baumer, Vorsteher Departement Industrielle Betriebe (DIB)
- Dr. Marco Lüthi, Direktor Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
- René Volken, Gesamtprojektleiter Tram Affoltern, VBZ
- Stadträtin Simone Brander, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED)

Anschliessend: Fragen und Diskussion aus dem Publikum sowie Apéro

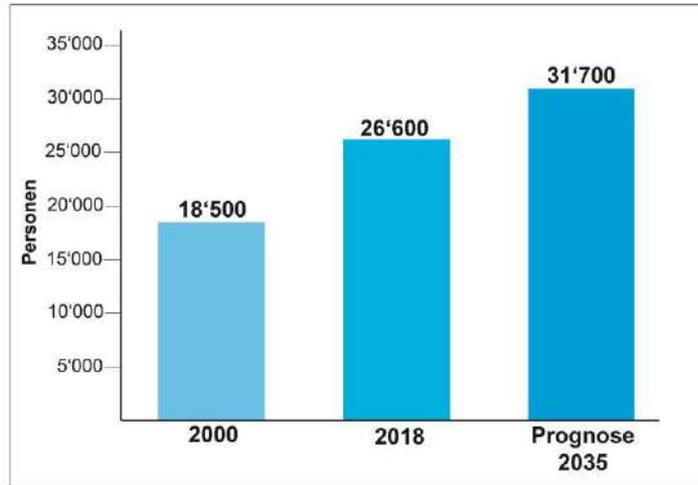
Stadtrat Michael Baumer



Affoltern hat sich rasant entwickelt ...



... und wächst weiter



Affoltern braucht ein Tram

- **Letztes Stadtquartier ohne Tramanschluss (ausser Witikon)**
- **Busse sind hoch ausgelastet**
- **Weiter steigende Nachfrage**
- **Fehlende Direktverbindung ins Stadtzentrum**



Verkehrspolitische Prioritäten



Tramtangenten
schaffen

Hauptachsen
aufwerten

Restliches ÖV-Netz
weiterentwickeln

- Polyzentrik stärken
- Innenstadt entlasten
- ÖV und IV entflechten

- Unabhängige Bahnkörper, schnelle Verbindungen
- Entwicklungsgebiete an das ÖV-Netz anbinden
- Kundenfreundliche Umsteigebeziehungen

- Verknüpfung über Stadtgrenzen hinaus
- Zuverlässigkeit erhalten – Netz ergänzen
- Umsetzung der E-Bus-Strategie

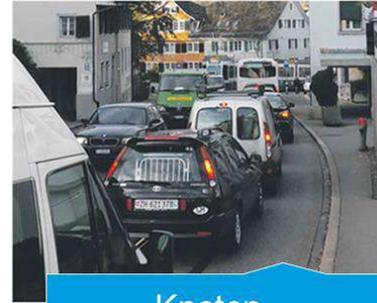
Herausforderungen



Wachstum
(Richtplan 2040)



Kapazitäts-
engpässe



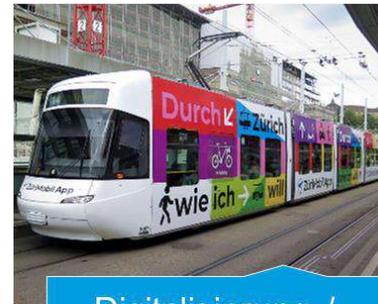
Knoten-
überlastungen



Ansprüche an
öffentlichen Raum



Klimawandel →
Ziele Modal Split



Digitalisierung /
Kundenbedürfnisse



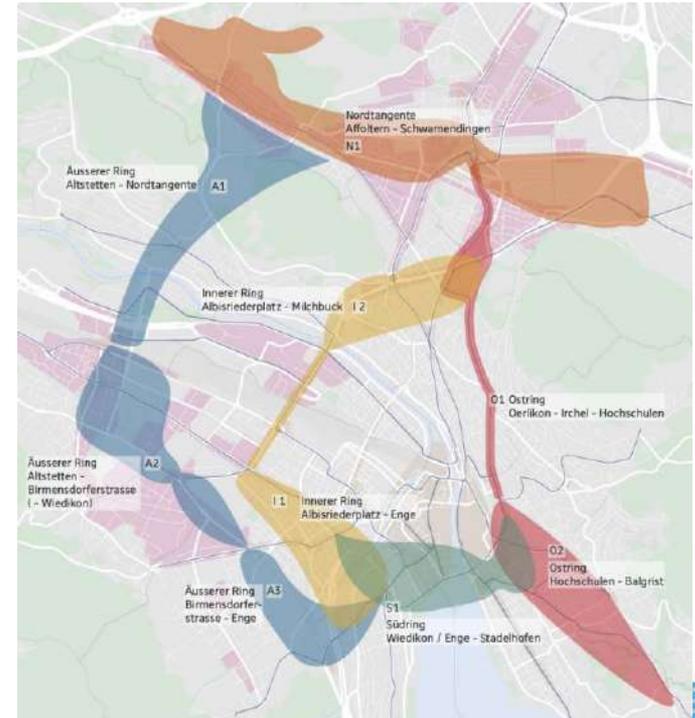
Finanzierung



Fachkräftemangel

VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040

Vom Zielbild zu konkreten Projekten



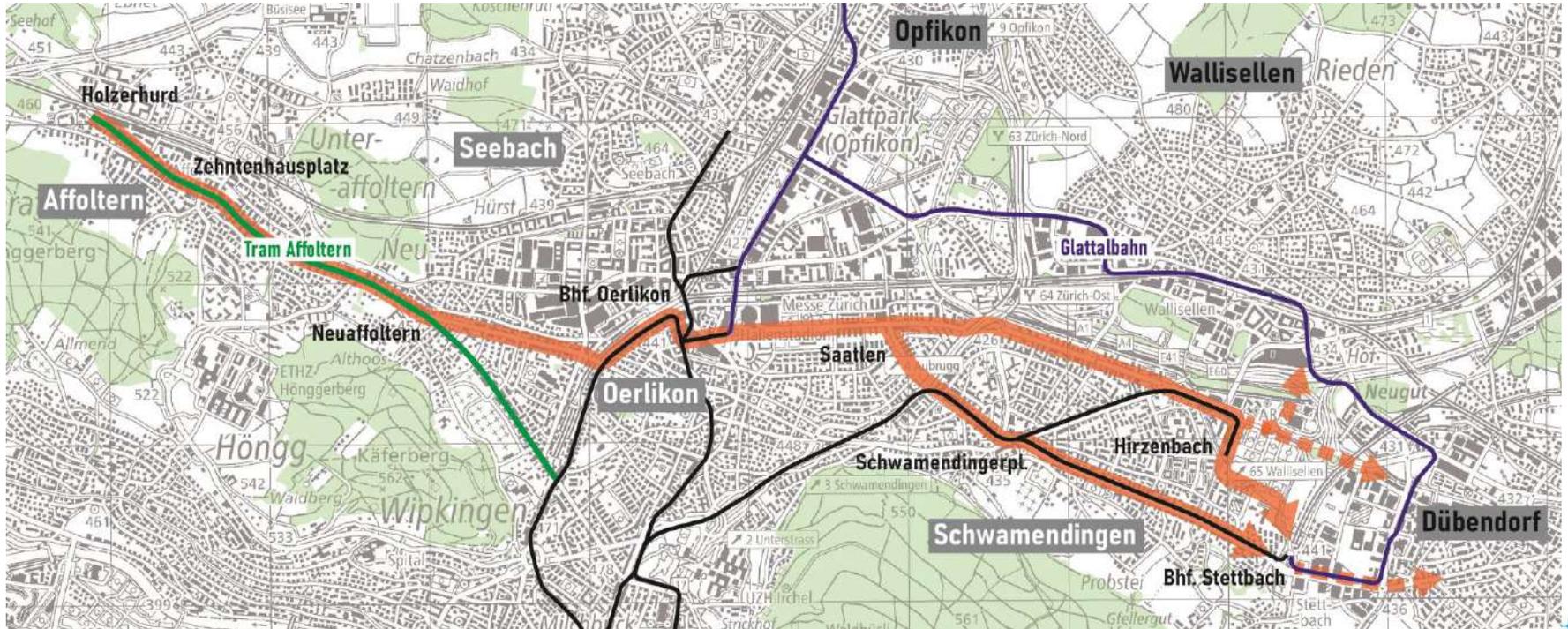
VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040

Generationenprojekt wird vom Stadtrat unterstützt

Der Stadtrat hat der Netzentwicklungsstrategie 2040 im Dezember 2023 zugestimmt.



Die nächsten Ausbauschritte: Tram Affoltern und Tram Nordtangente



Direkt, pünktlich, schnell, bequem

Das Tram Affoltern

- Pünktliche und schnelle Direktverbindung in die City
- Mehr Platz für unsere Fahrgäste dank grösserer Kapazitäten
- Bequem und komfortabel



Marco Lüthi, Direktor VBZ



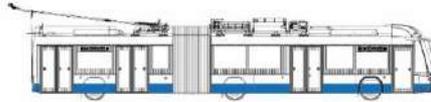
Wieso ein Tram nach Affoltern?

Der öV stösst auf der Wehntalerstrasse an seine Grenzen

- Die Linie 32 ist am Morgen voll ausgelastet, trotz Taktverdichtung und Einsatz von Doppelgelenkbussen.
- Umsteigezwang am Bucheggplatz oder Limmatplatz verlängert Reisezeiten ins Zentrum.



Wieso ein Tram?



Startschuss vor 10 Jahren

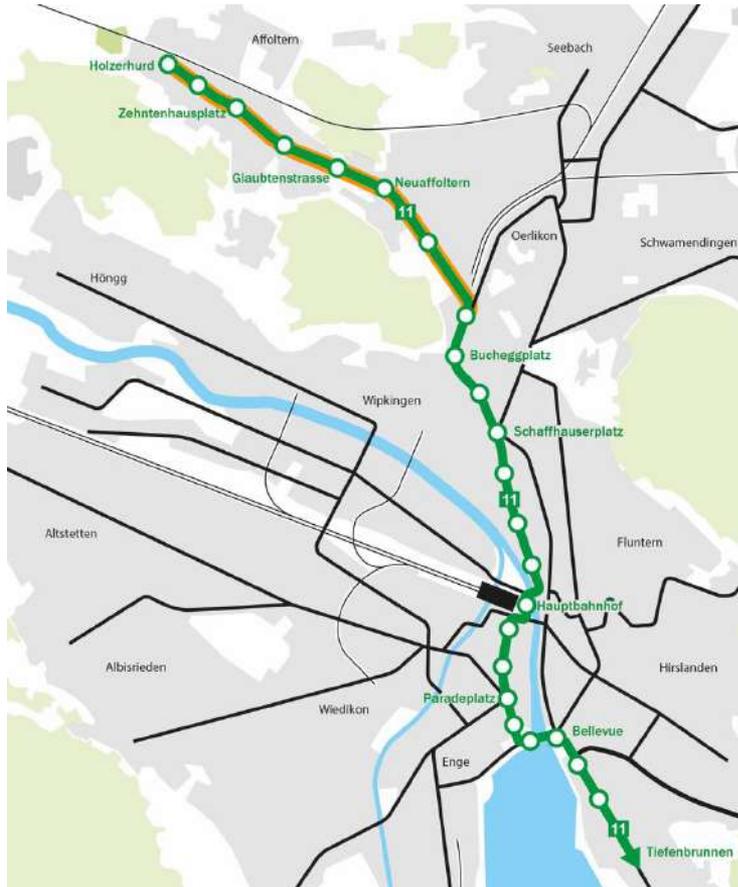
- Tram Affoltern als wichtigstes Element der VBZ-Netzentwicklungsstrategie "züri-linie 2030"
- Einbindung des Projekts in übergeordnete Planungen



Aktionsplan "Stadtverkehr 2025"



Projektüberblick



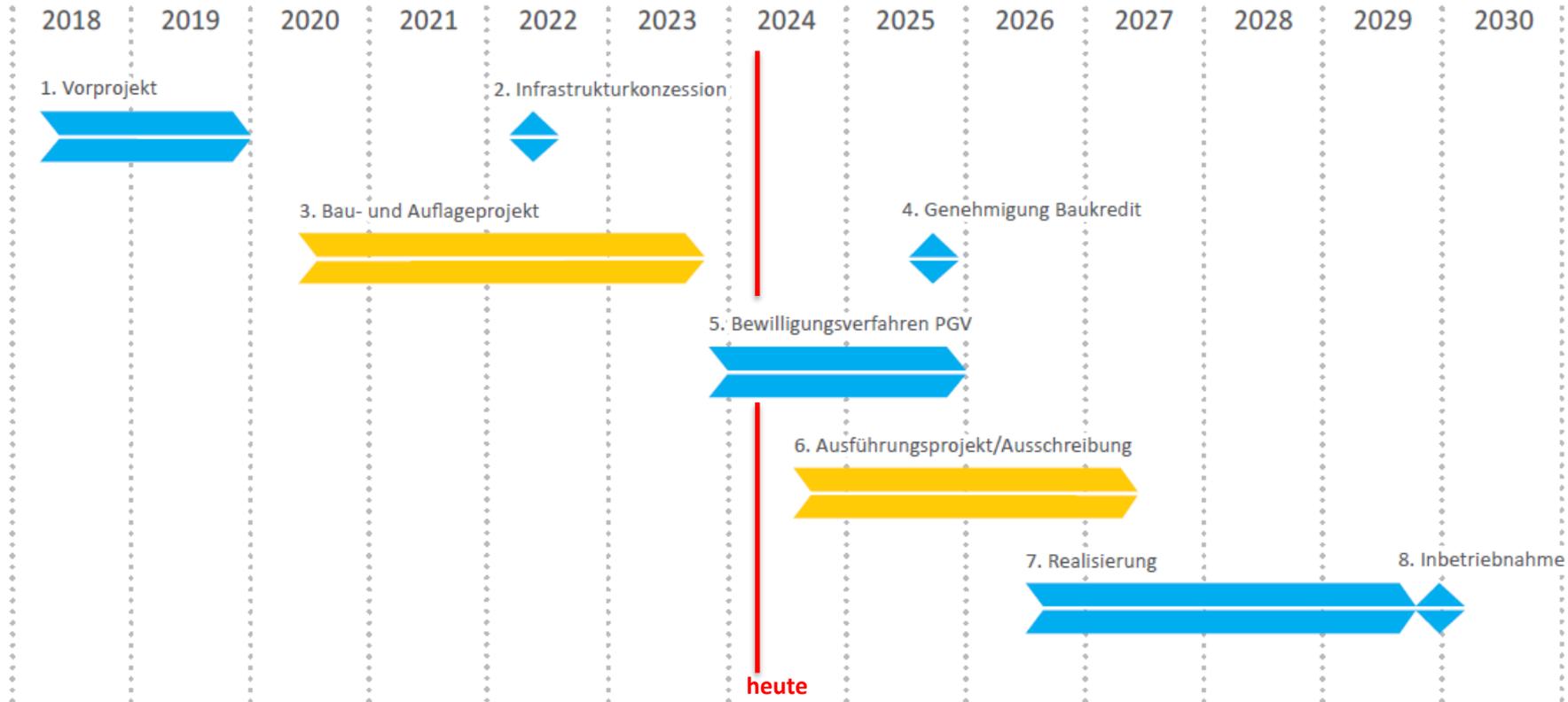
- Neubau eines 4 km langen Tramtrassees zwischen Hofwiesenstrasse und Holzherud
- Tram 11 ersetzt die Trolleybuslinie 32 zwischen Bucheggplatz und Holzherud
- Affoltern erhält eine Direktverbindung zum HB, ins Stadtzentrum und an den See
- Fahrzeit Zehntenhausplatz – HB: ca. 17 Minuten

Projektstand

- Das **Bauprojekt** liegt dem Kanton zur Prüfung vor.
- Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) wird gemäss Eisenbahnrecht durchgeführt.
Das zugehörige **Auflageprojekt** wurde im November 2023 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.



Terminplan



Kosten

- Es wird mit Gesamtkosten von rund 450 Mio. CHF gerechnet
- Das Projekt wird mehrheitlich aus dem Verkehrs- bzw. Strassenfonds des Kantons Zürich finanziert
- Der Bund unterstützt das Projekt über das Agglomerationsprogramm und wird einen Betrag von über 100 Mio. CHF übernehmen
- Die Stadt Zürich finanziert die kommunalen Anpassungen
- Im Rahmen von Tram Affoltern werden weitere Sanierungsprojekte der städtischen und privaten Werke im Umfang von ca. 80 Mio. CHF ausgelöst



Kostenvoranschlag Tram Affoltern:
450 Mio. CHF \pm 10%

Politischer Prozess

- Beschlüsse Regierungsrat und Stadtrat
- Kantonsrat und Gemeinderat

- Stadt Zürich: Abstimmung zum städtischen Anteil
- Kanton Zürich: Abstimmung im Falle eines Referendums



René Volken, Gesamtprojektleiter



Tram Affoltern - Zahlen und Fakten

- Gesamtlänge Neubaustrecke: 4 km
- 8'650 m Gleismeter, davon 5'610 m feste Fahrbahn Belag/Beton und 3'040 m Grüntrasse
- 295 Masten und 35 Mauerbolzen
- Meterspur (1000mm)
- 4 elektrische Schmieranlagen
- 8 Weichen, davon 4 elektrische und 4 mechanische
- 600V Spannung Gleichstrom
- 50% Kapazitätssteigerung gegenüber heutigem Trolleybusangebot
- Erwartete Nachfrage 2040: 20'000 Fahrgäste pro Werktag im nachfragestärksten Querschnitt

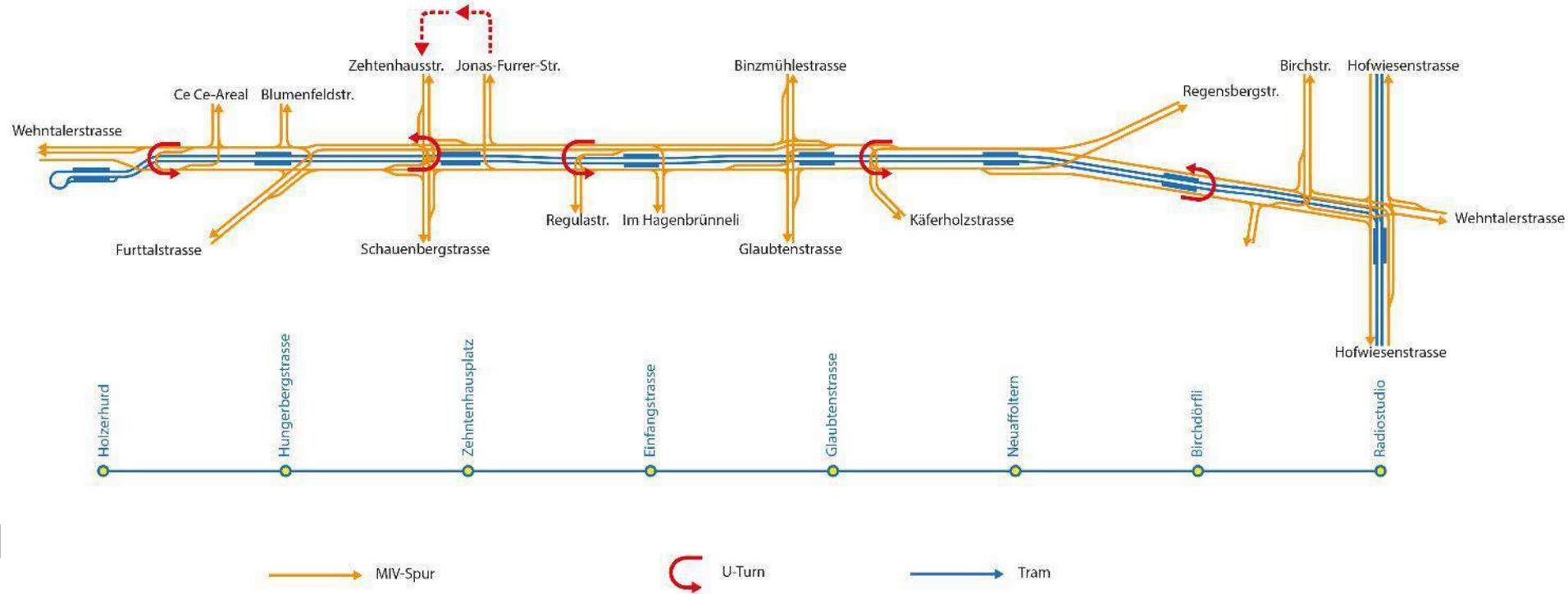
Was hat sich seit 2019 geändert?

Vertiefung von Vorprojekt zu Auflageprojekt

- Allgemeiner Detaillierungsgrad erhöht (von Massstab 1:500 auf 1:200)
- Trameigentrassee weiterentwickelt (Grün- und öV-Trasse)
- Werkleitungsprojekt erstellt
- Masten- und Baumstandorte festgelegt
- Beläge, Randabschlüsse, Bepflanzung ausgewählt
- Signalisation und Markierungspläne erstellt
- Fussgängerübergänge geprüft und optimiert
- öffentlicher Freiraum ausgestaltet
- Vorzonen detailliert ausgearbeitet (inkl. diverse Gespräche mit Eigentümern und Eigentümerinnen)
- Lösungsfindung für Zufahrten und Parkierung

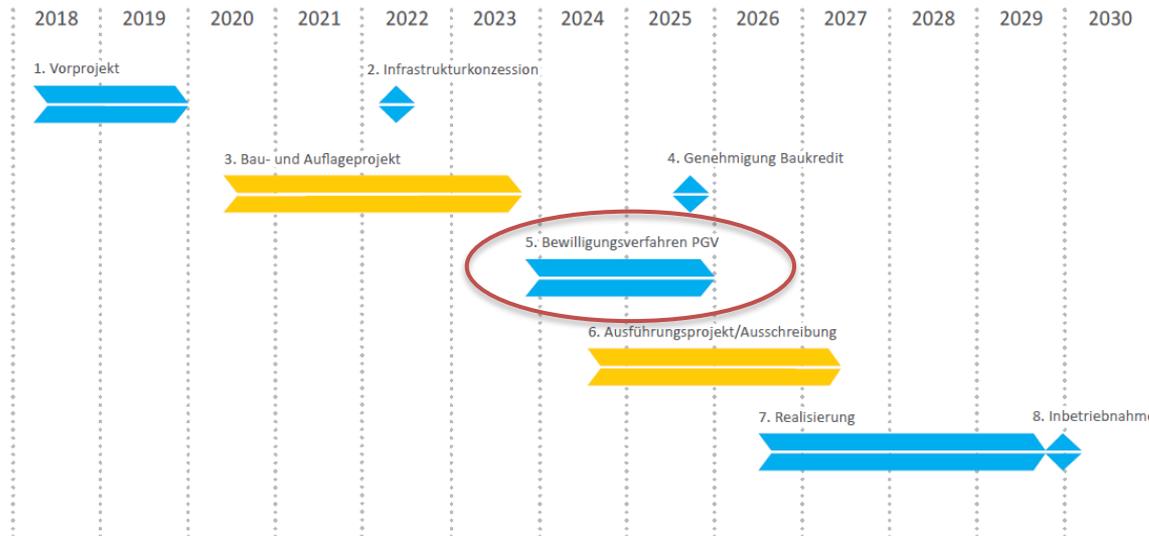
Betriebskonzept

Gegenüber Vorprojekt unverändert



Projektstand: Start Plangenehmigungsverfahren (PGV)

- Am 8. April 2024 startet die 30-tägige öffentliche Auflage im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens



Projektstand:

Start Plangenehmigungsverfahren (PGV)

- Um das Auflageprojekt sichtbar zu machen, wird es vor Ort mittels Markierungen und Pflöcken ausgesteckt.
- Für die markierten Punkte wird folgender Farbcode verwendet:
 - **Gelb**: Landerwerb
 - **Orange**: Hochbauten / unterirdische Bauten
 - **Hellblau**: Kunstbauten
 - **Blau**: Fahrleitungsmasten / Beleuchtung
 - **Grün**: Bäume
 - **Rot**: Strassenraum



Eine Tramfahrt nach Affoltern in Bildern

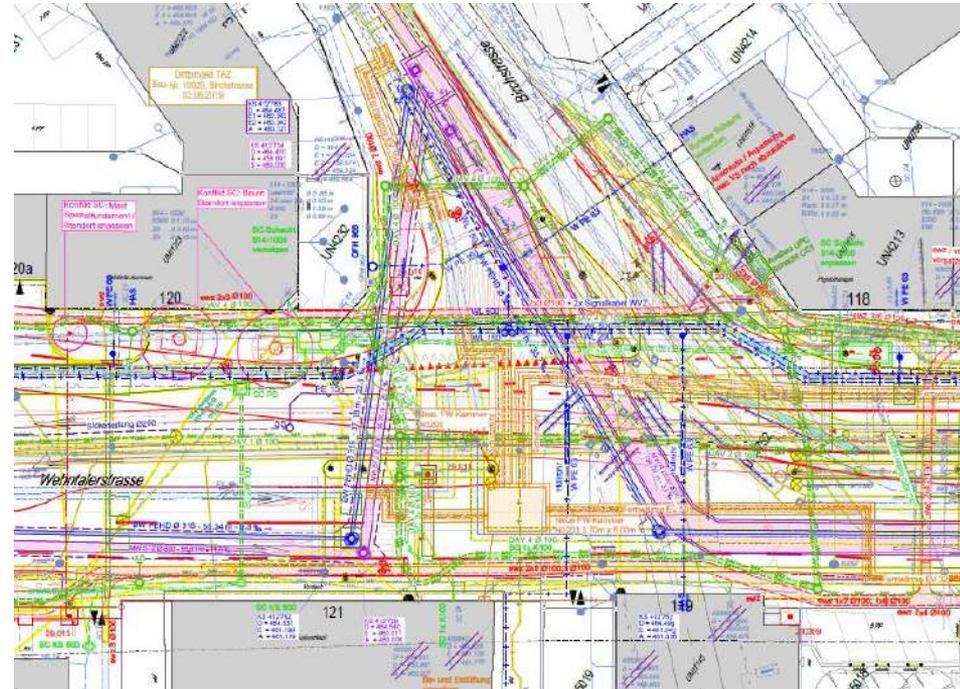


Brunnenhof



Werkleitungserneuerung: Projekt betrifft nicht nur Oberfläche

- Koordiniertes Bauen mit der Traminfrastruktur
- Erneuerung und Verlegung der Werkleitungen
 - Entwässerung
 - Fernwärme
 - Wasserversorgung
 - Elektrizitätsnetz / Beleuchtung
 - Erdgas
 - Telekommunikation



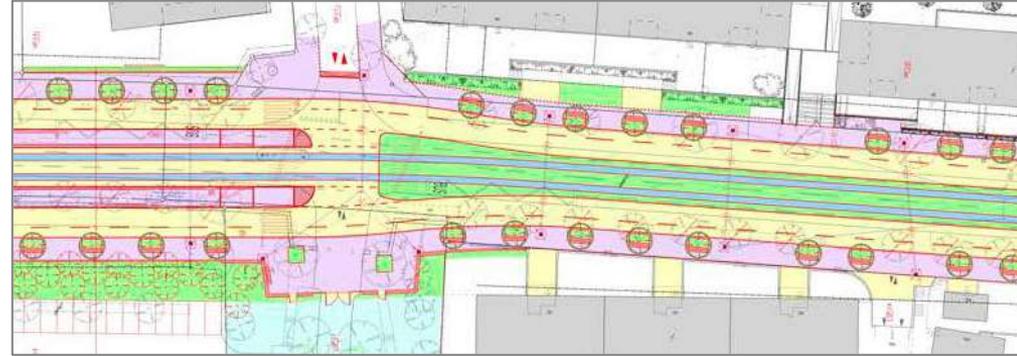
Ausschnitt Knoten
Wehntalerstrasse/Birchstrasse

Birchdörfli



Grüntrasse

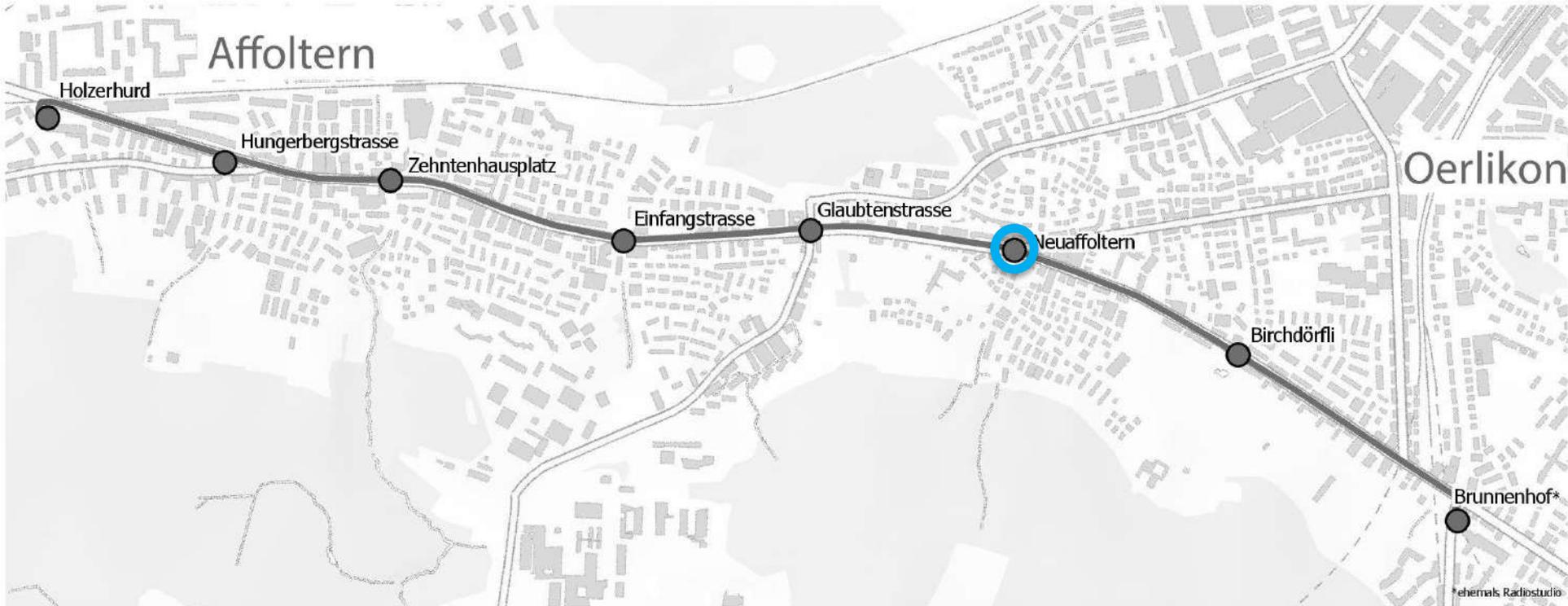
- Grüntrasse vorerst auf 1/3 der Strecke (ca. 1.4 km Länge)
- Übrige Abschnitte mit Busverkehr, spätere Umgestaltung wird baulich vorbereitet



Grüntrassee Birchdörfli



Neuaffoltern



Neuaffoltern

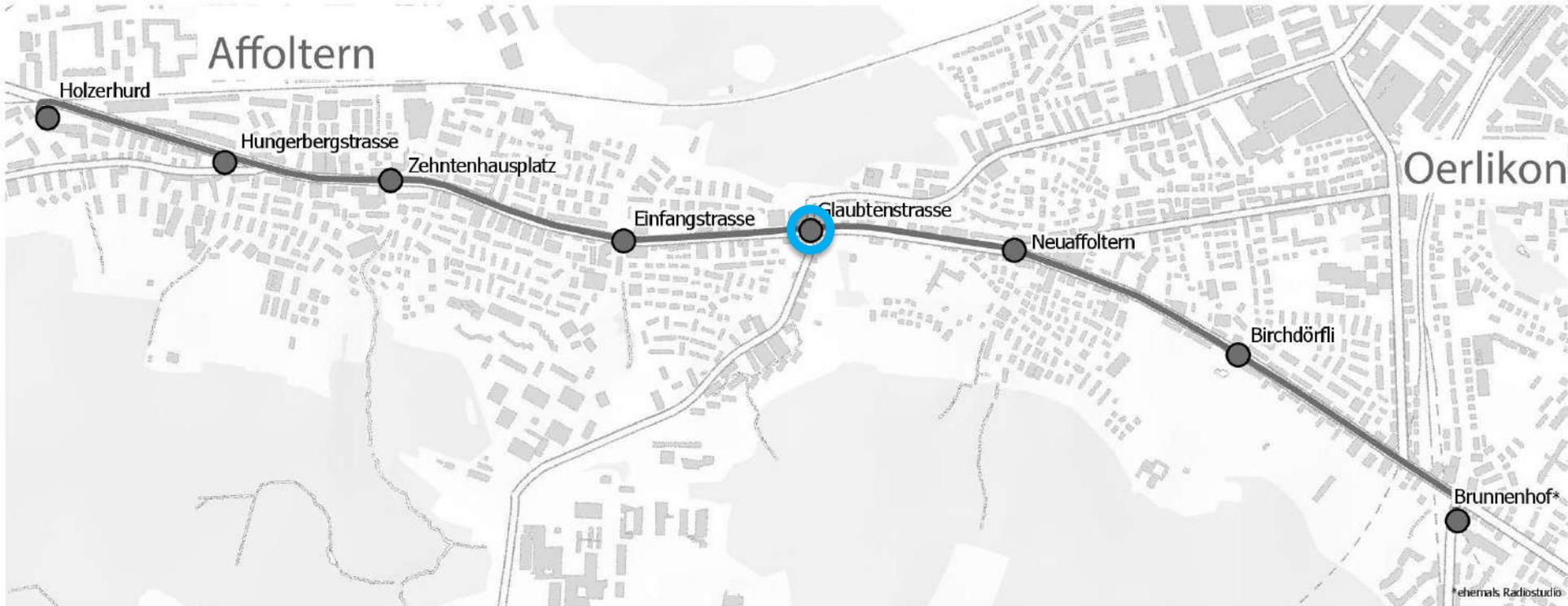


Neuaffoltern



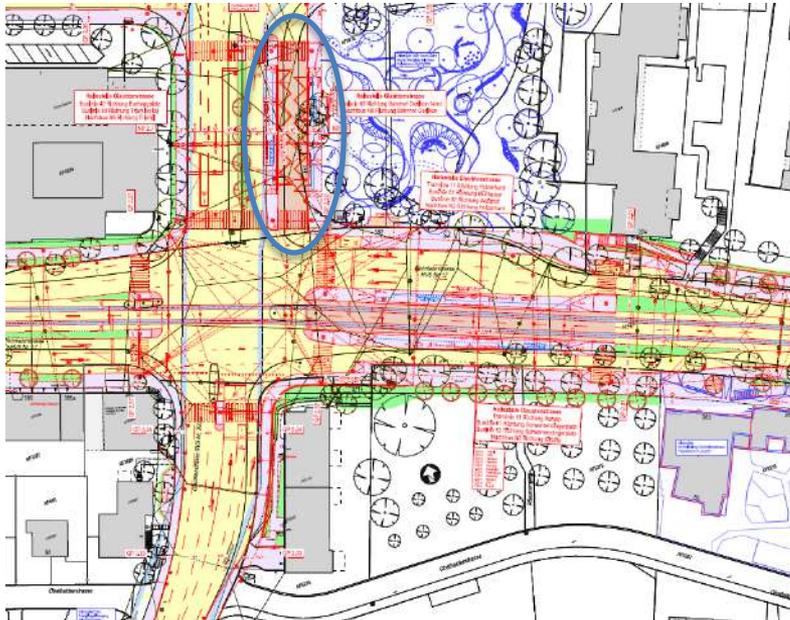
- Gemeinsame Haltestelle für Tram und Bus in Mittellage
- Zusätzliche Querungen für FussgängerInnen

Glaubten



Glaubten

- Komplexer Verkehrsknoten
- Bushaltestelle Linie 80 in Seitenlage zur Verkürzung der Umsteigedistanz



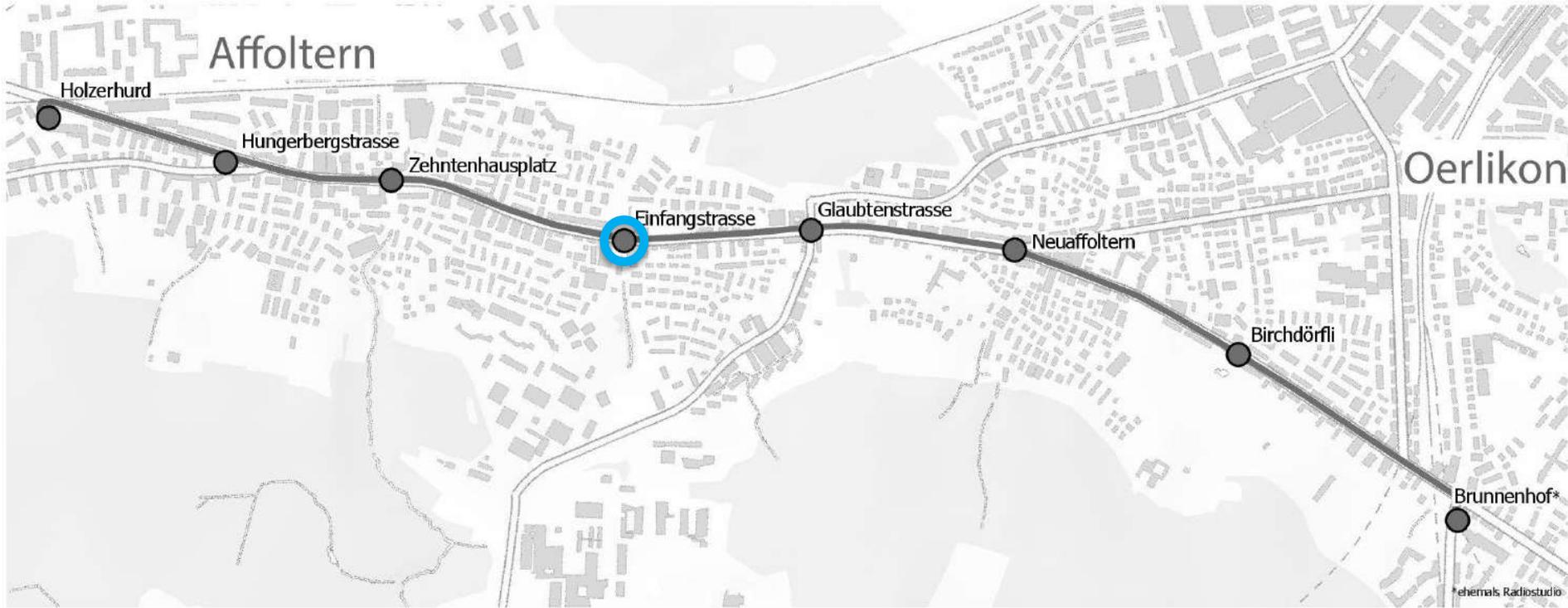
Haltestelle Glaubtenstrasse



Glaubtenstrasse



Einfangstrasse



Restaurant Frieden



- Einziges Gebäude, das "im Weg" steht
- Ursprünglich war Abbruch geplant
- Privater Investor übernimmt Kosten für Verschiebung des Gebäudes



Abschnitt Einfangstrasse



Haltestelle Einfangstrasse



Zehntenhausplatz



Spezialhaltestelle Zehntenhausplatz

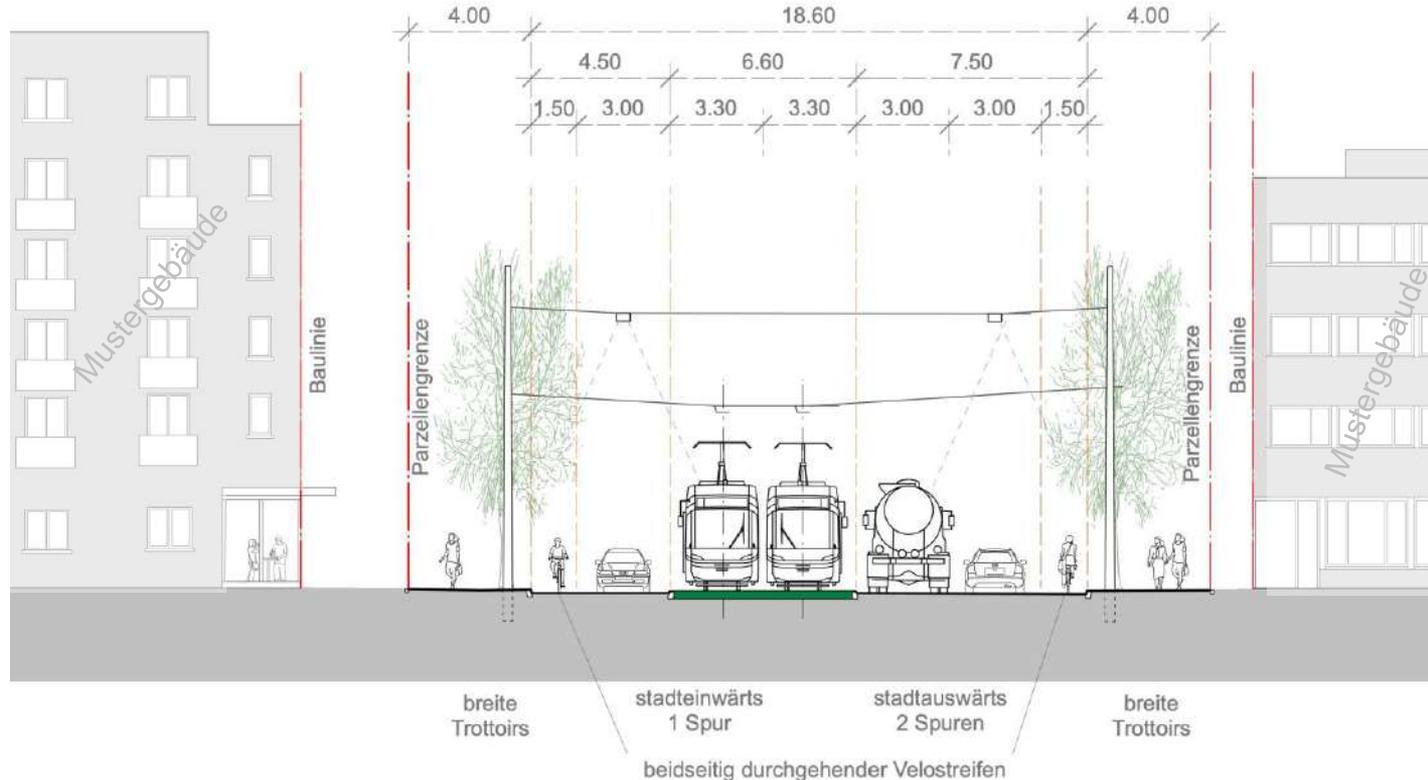


Koordination mit Zentrumsentwicklung



Querschnitt Wehntalerstrasse

- z.B. Abschnitt zwischen Haltestellen Zehntenhausplatz und Hungerbergstrasse



Haltestelle Hungerbergstrasse



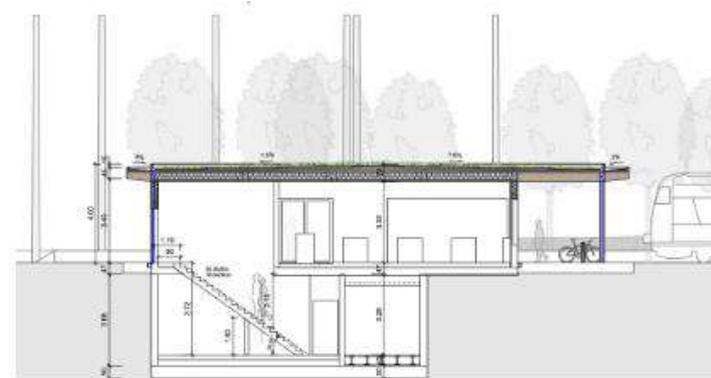
Hungerbergstrasse



Holzerhurd



Wendeschleufe Holzerhurd

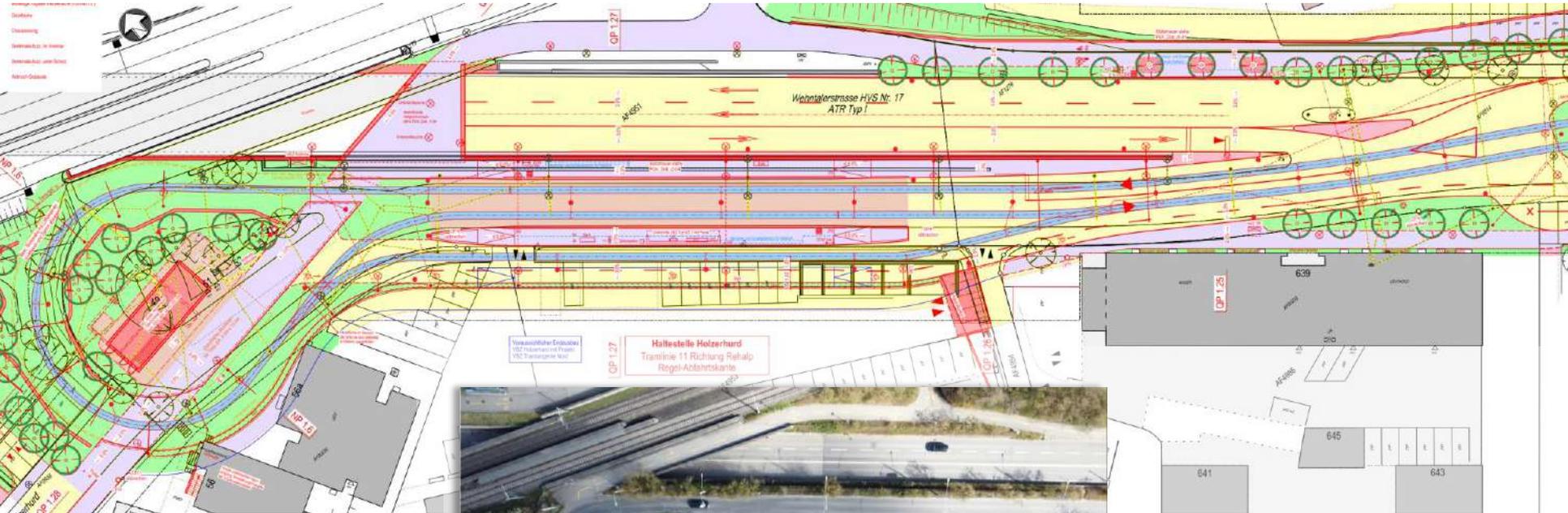


Längsschnitt C-C 1:100



Ansicht Süd 1:100

Holzerhurd



Bauphasenplanung

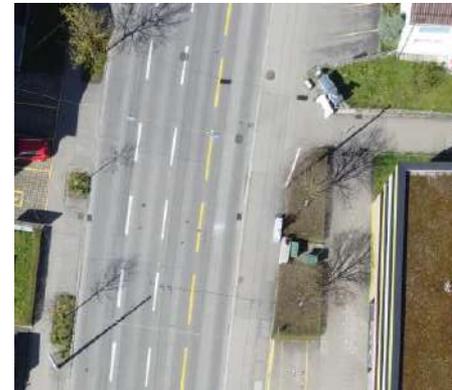
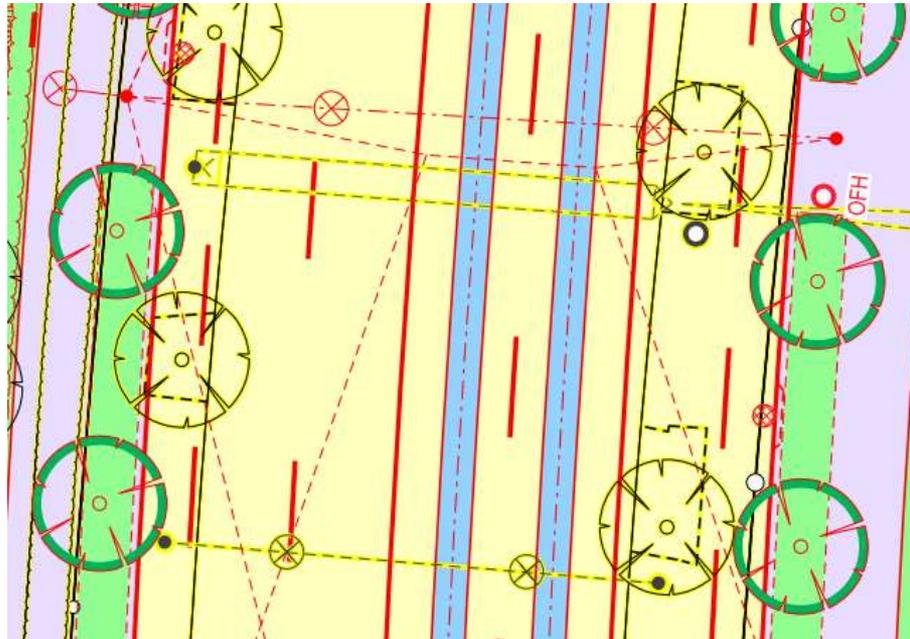
- Baubeginn aktuell 2026 geplant
- Bauzeit 3½ Jahre (inkl. Drittprojekte Werkleitungsbau)
- Verkehr wird auch während Bau auf Wehntalerstrasse verarbeitet werden (keine Totalsperrungen)
- Dazu muss auf der ganzen Strecke mehrheitlich gleichzeitig gestartet werden.
- Detailplanung erfolgt in nächster Projektphase (Ausführungsprojekt)



Bauablauf-Konzept wie bei Limmattalbahn

Bauphasenplanung

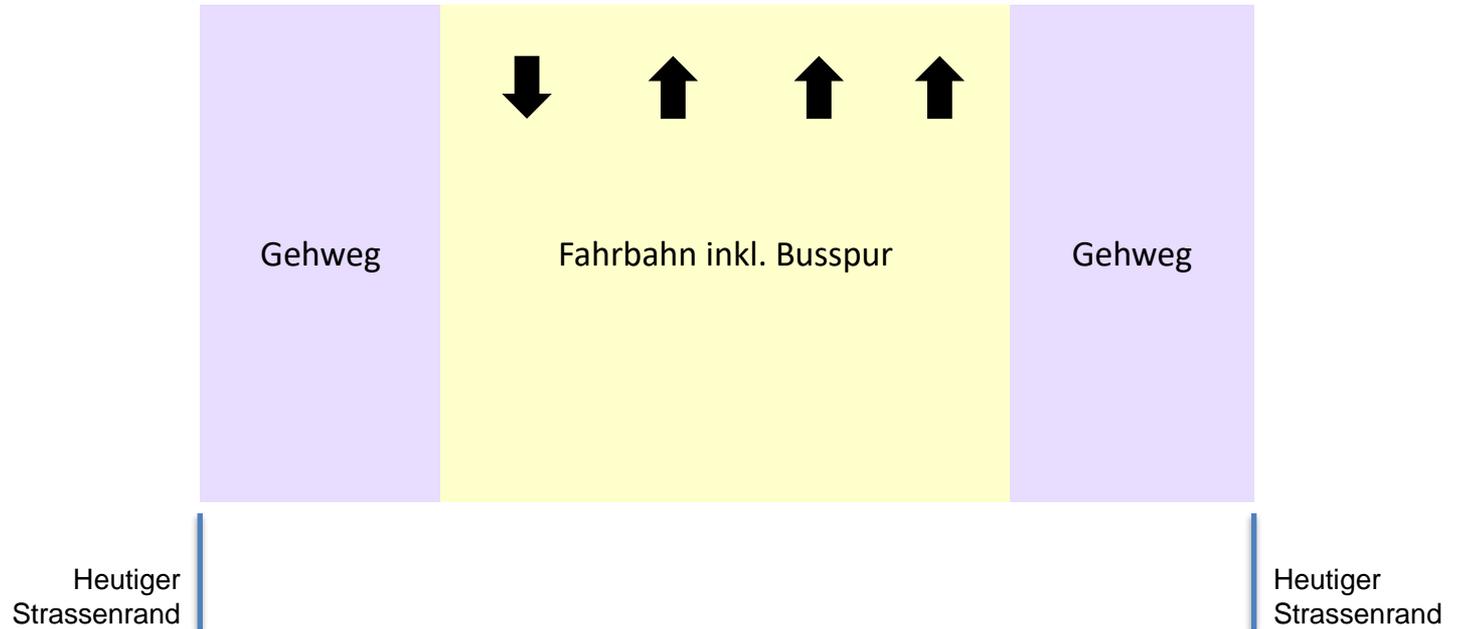
- Planausschnitt Abschnitt Einfangstrasse - Zehntenhausplatz



Bauphasenplanung

Schema Bauphase 0

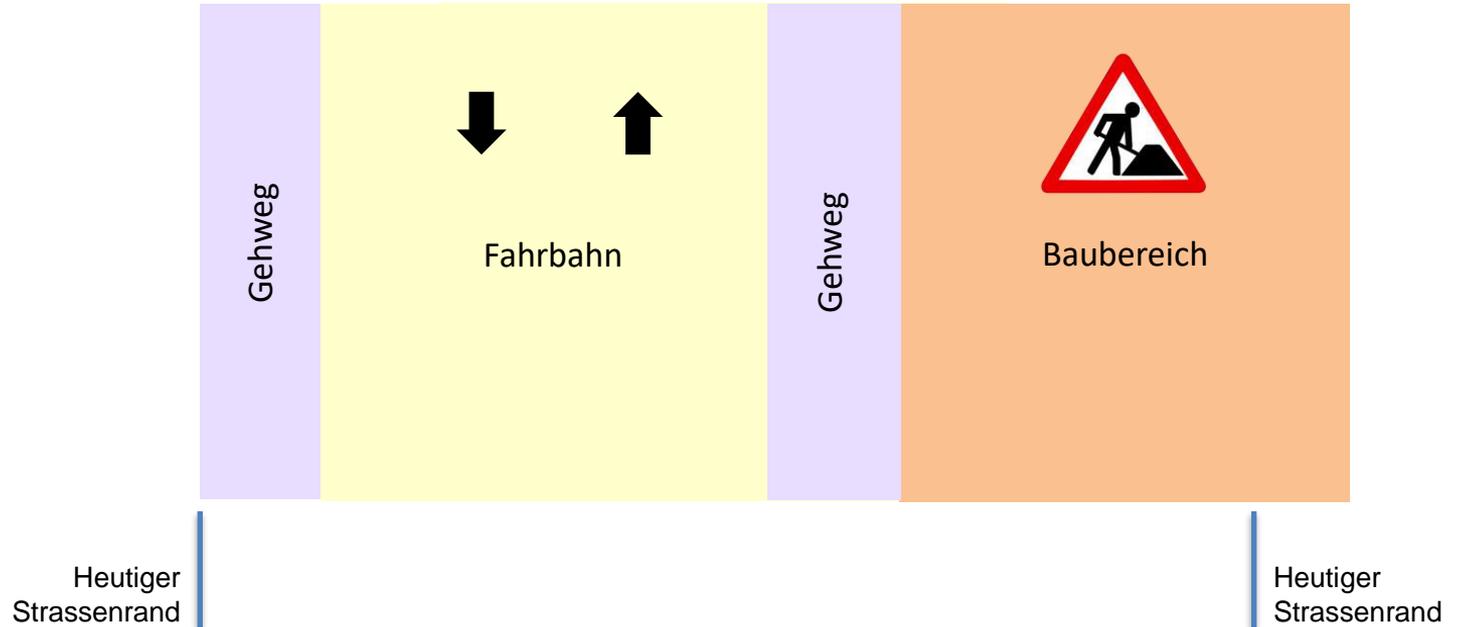
- Vorarbeiten
- Abbrüche
- Rodungen



Bauphasenplanung

Schema Bauphase 1

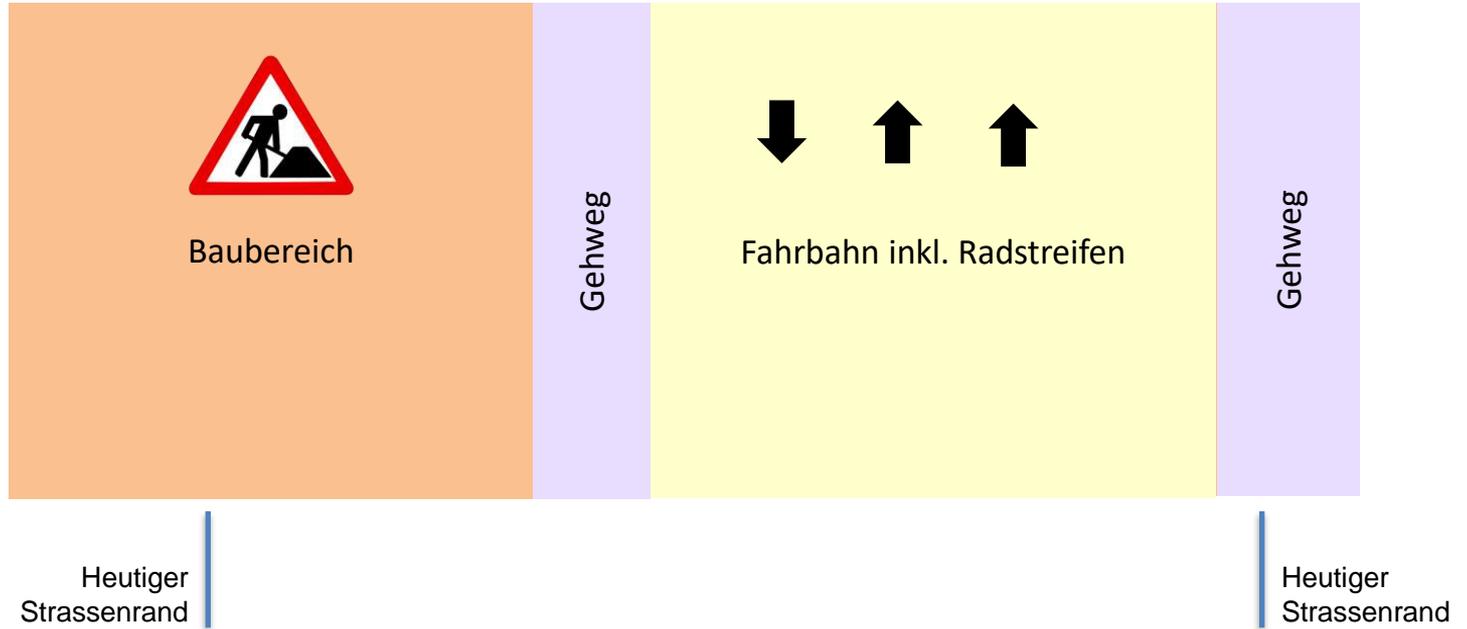
- Baubereich Nordseite



Bauphasenplanung

Schema Bauphase 2

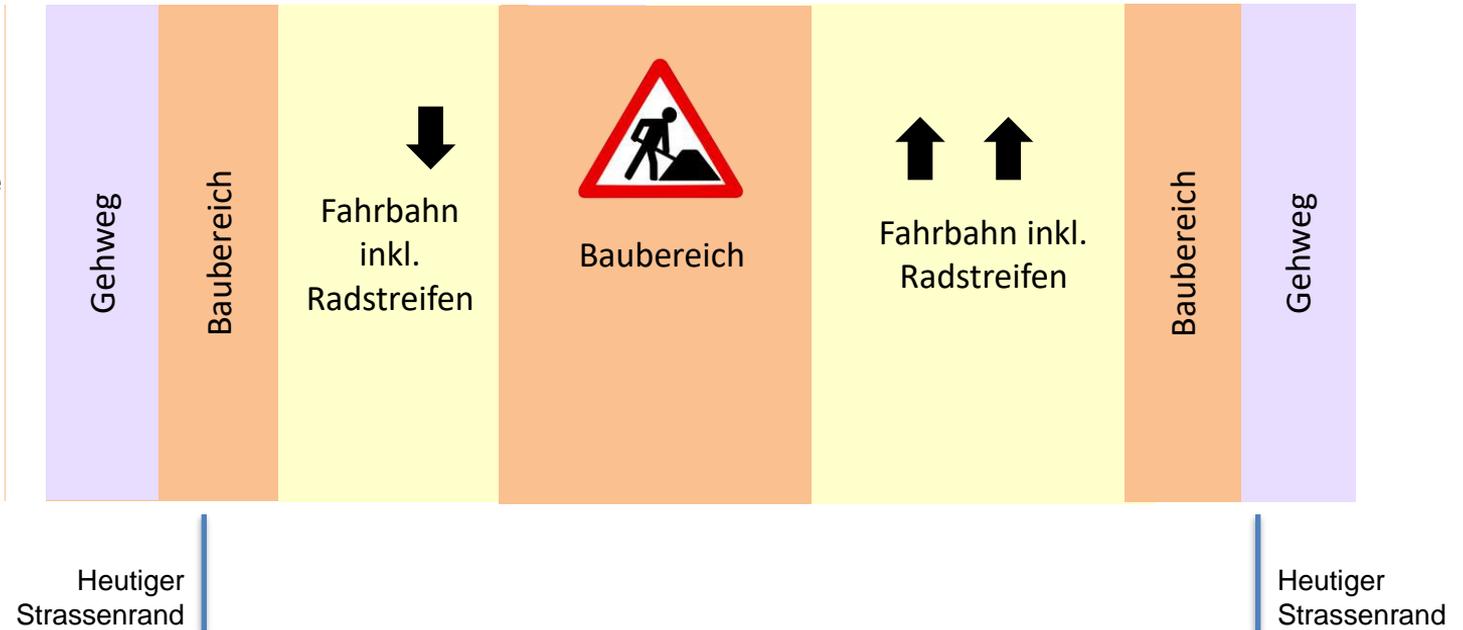
- Baubereich
Südseite



Bauphasenplanung

Schema Bauphase 3

- Baubereich «Mitte»
- Erstellen Tramtrasse
- Setzen Bäume und Masten



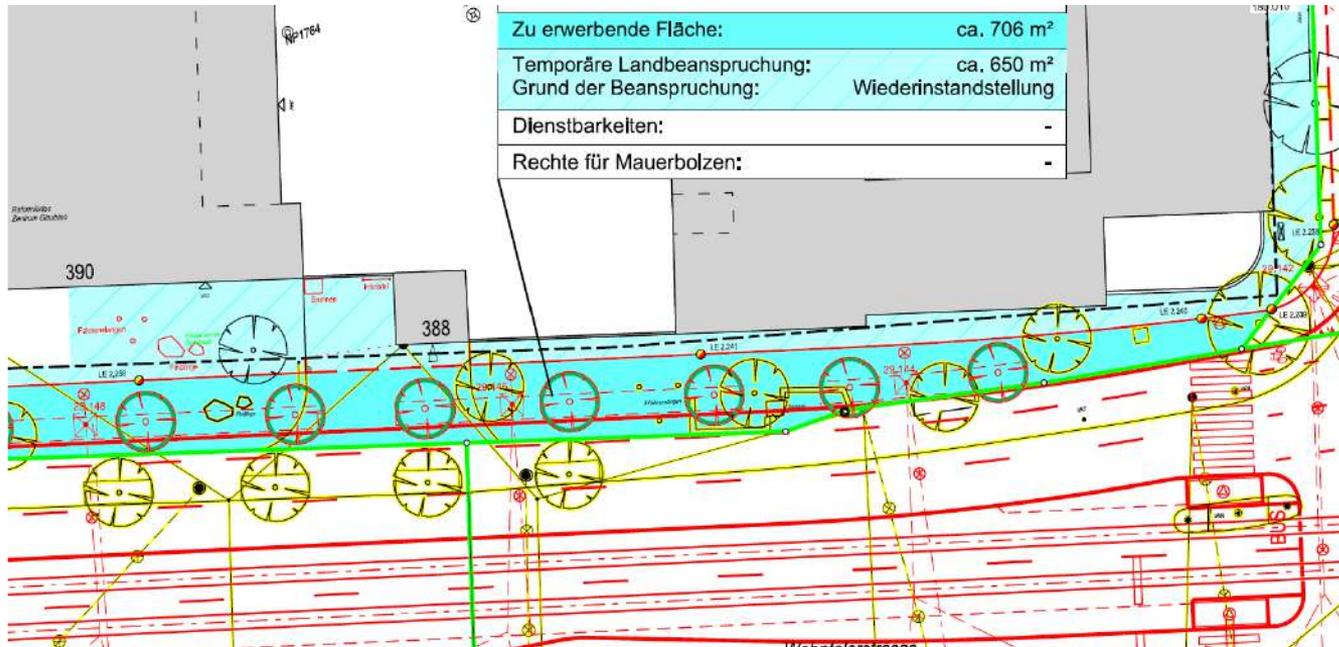
Bauphasenplanung

Impressionen Baustelle Tram Zürich West

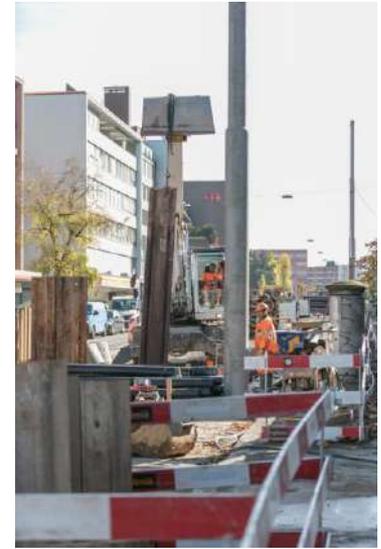


Temporäre Landbeanspruchung

- Punktuelle Landbeanspruchung für Anpassungs- und Wiederherstellungsarbeiten nötig
- Ziel: minimale, schonende Eingriffe



Wie funktioniert der Zugang zu den Liegenschaften während der Bauphase?



Fotos der Baustelle Limmattalabahn

Stadträtin Simone Brander



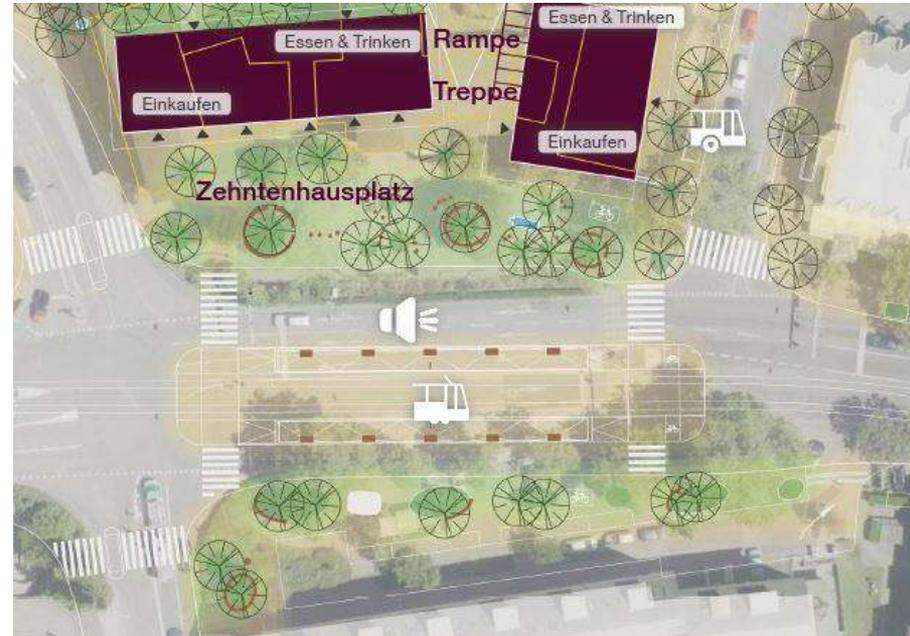
Veloverkehr

Durchgängiges Angebot auf beiden Seiten



Fussverkehr

Kurze oberirdische Wege



Schulwege

Sichere Übergänge



Strassenbäume

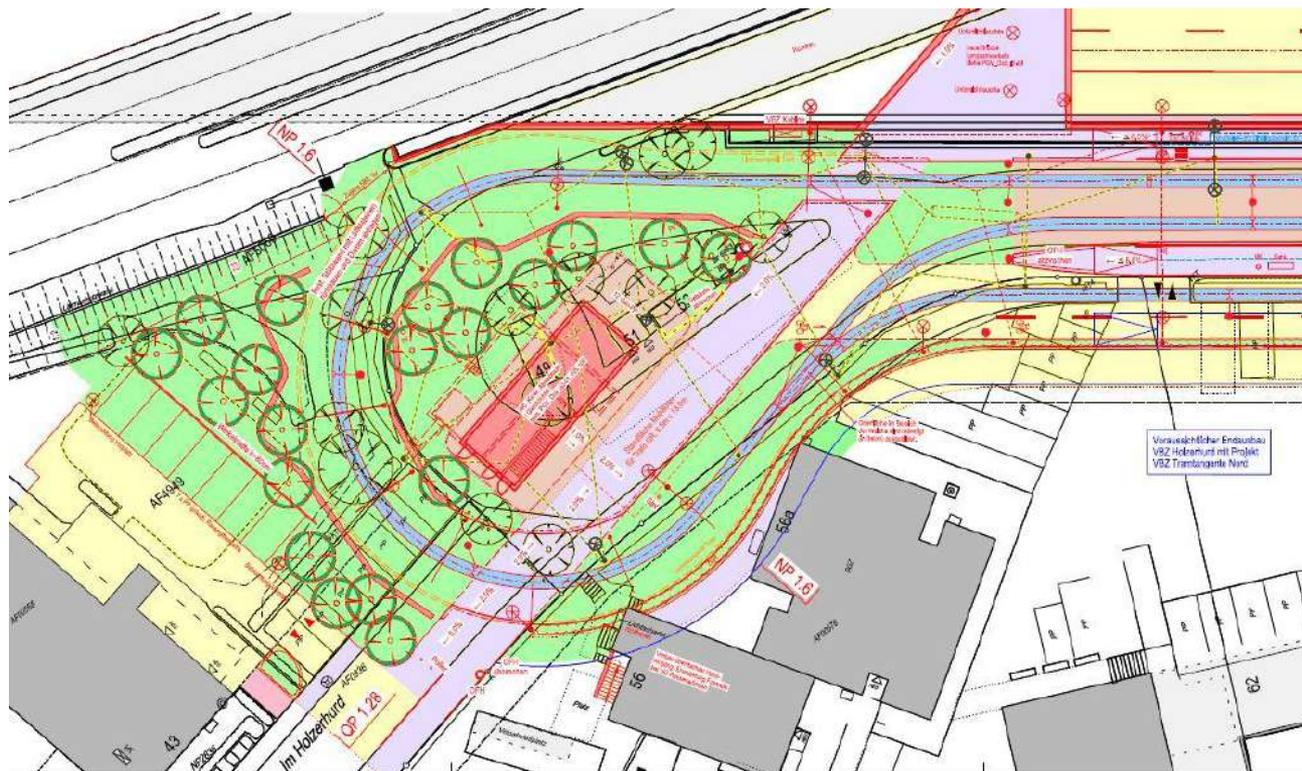
Baumallee wird neu gepflanzt



Freiräume

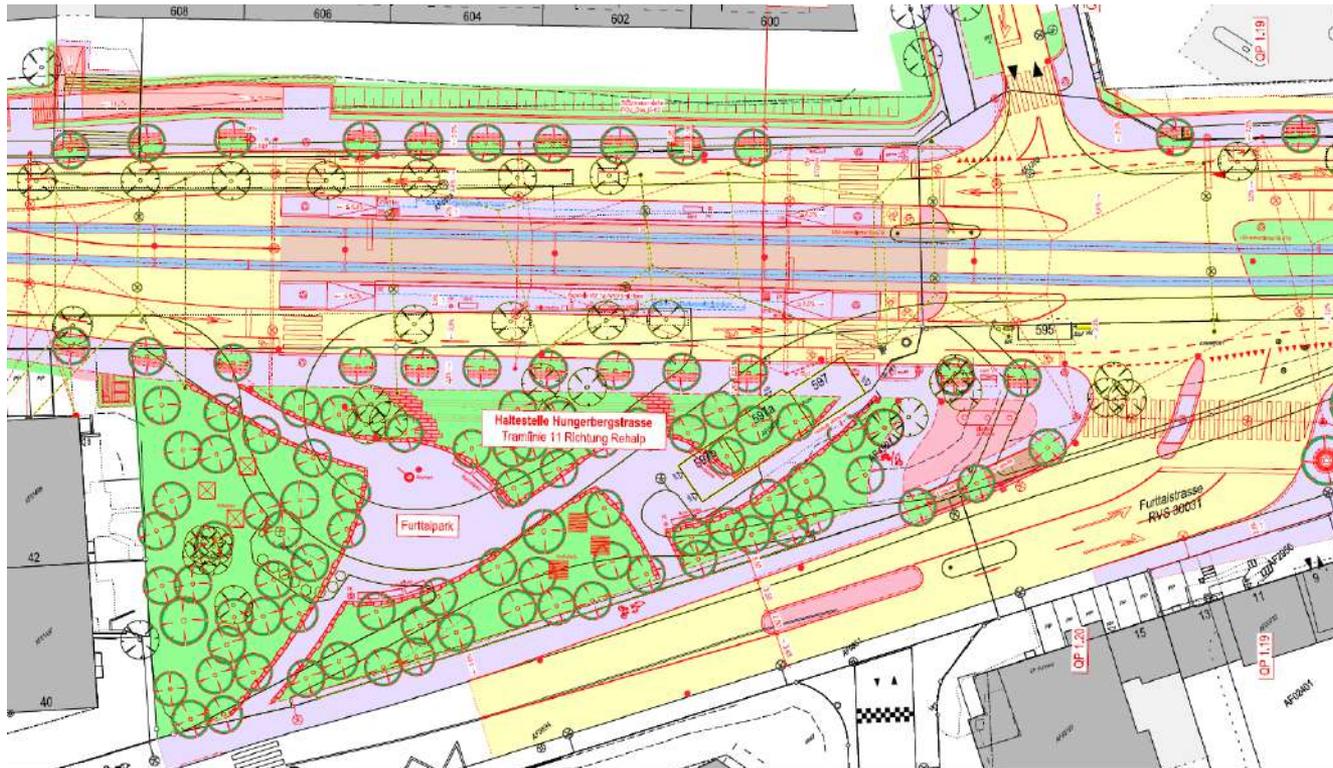


Holzerhurd



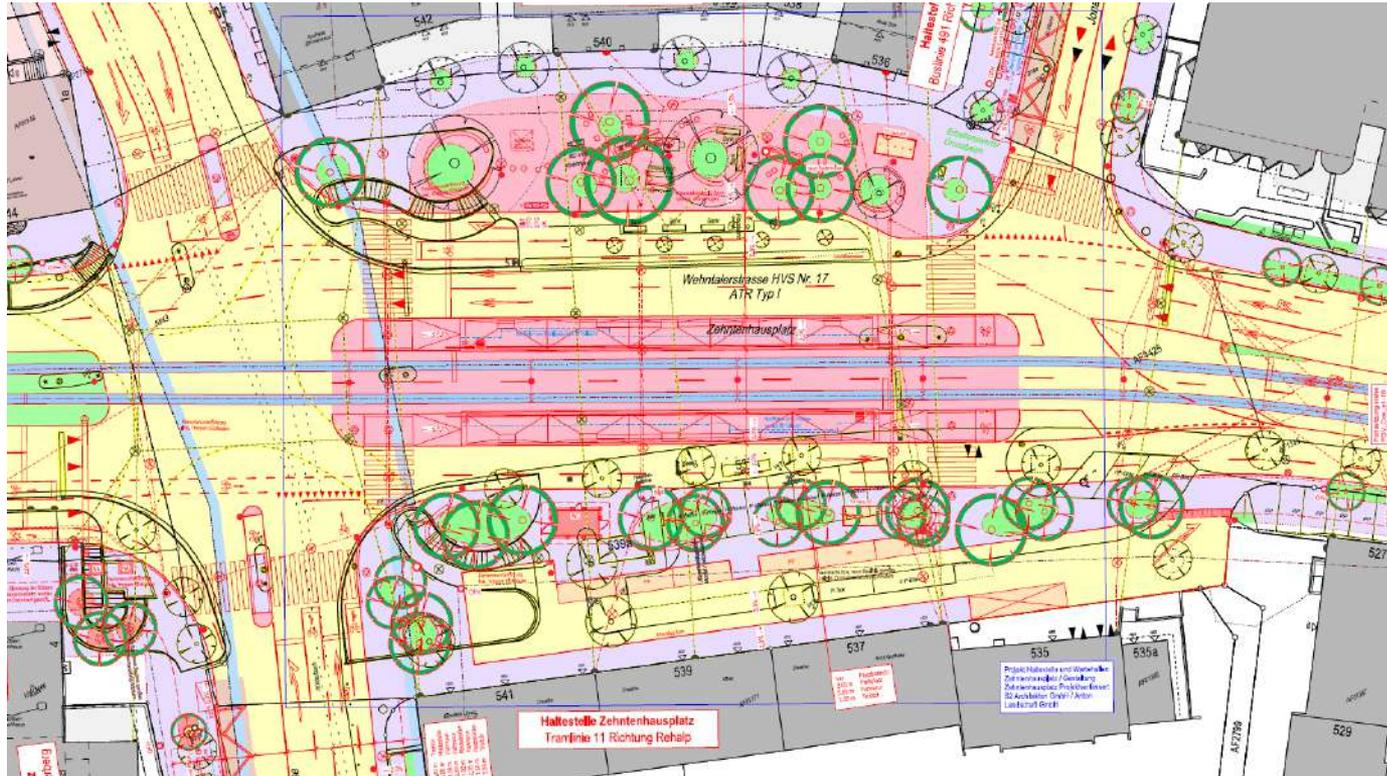


Furttalpark

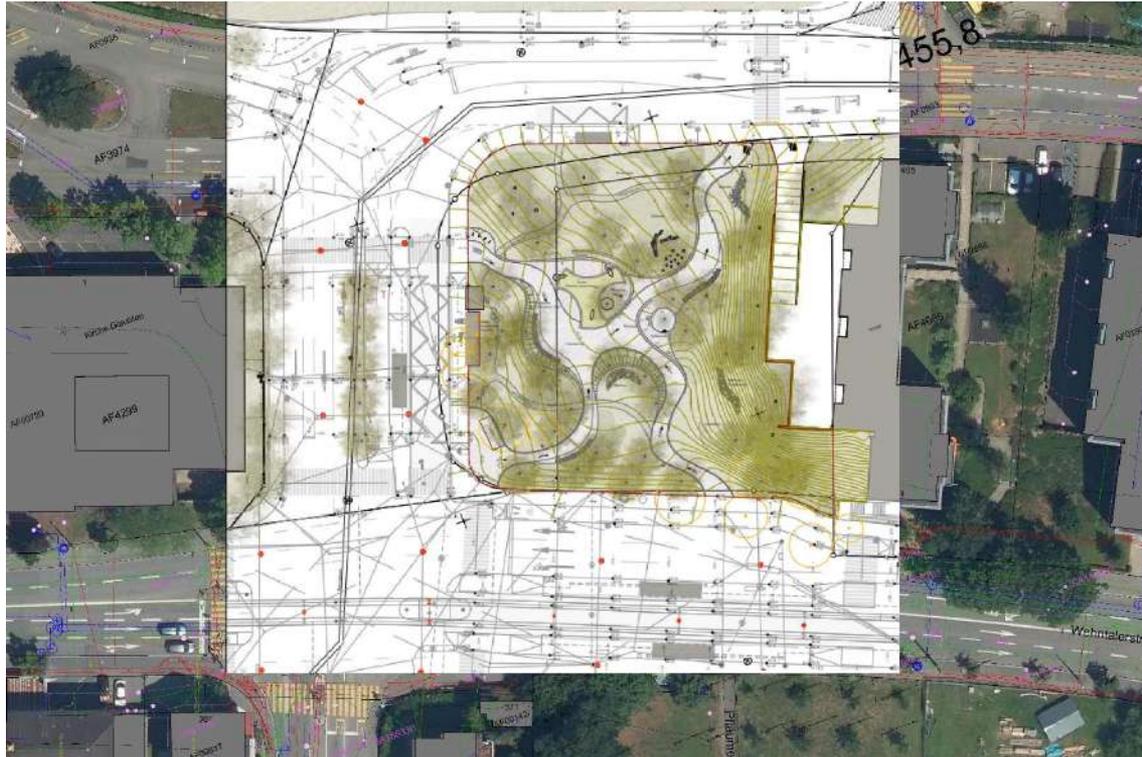




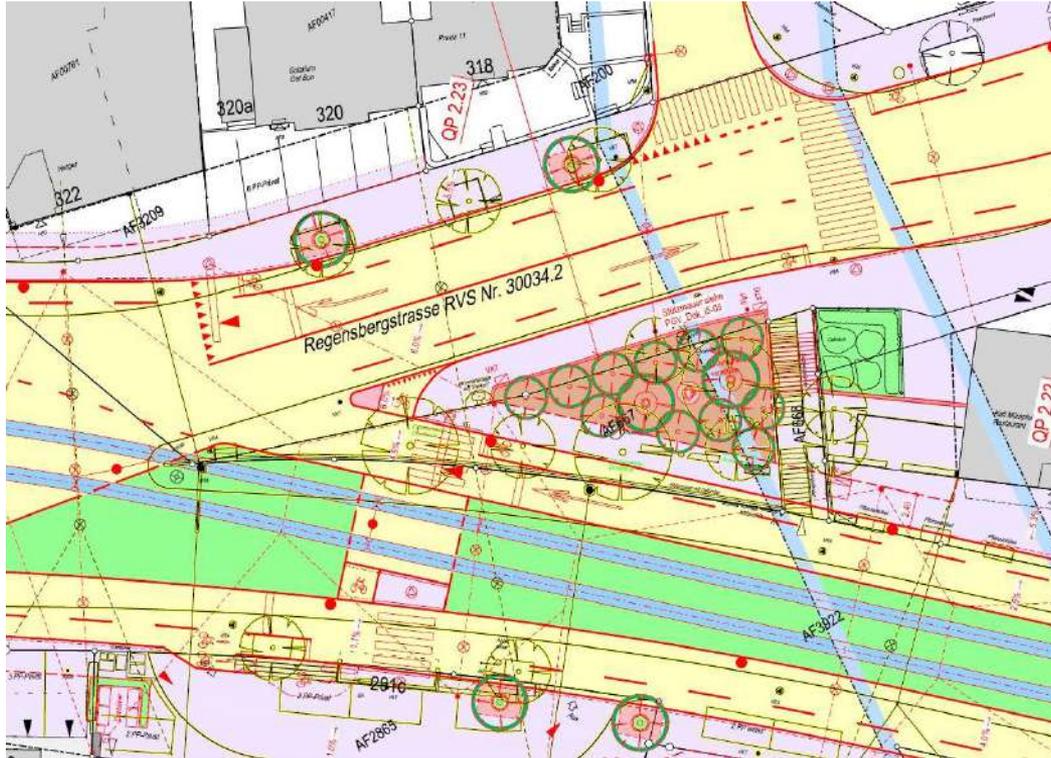
Zehntenhausplatz



Grüner Stadtplatz Glaubten



Spickel Neuaffoltern



Weitere Infos

- Ausgehängte Pläne
- Öffentlich aufgelegtes Projekt ab dem 8. April
 - Elektronisch: Website Amt für Mobilität Kanton Zürich
 - Papier: Tiefbaamt Stadt Zürich, Amtshaus V, 4 OG
- Infocenter am Zehntenhausplatz ab Sommer 2024
- Informationen zum Projekt auf www.vbz.ch/affoltern

Fragerunde

